

DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W WILNIE.

Rok XVII **Wilno, dnia 9 lipca 1937 r.** **Nr 13.**

SPIS TREŚCI:

Część A.

Część A.

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

83.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dn. 25 czerwca 1937 r. Nr 79 w sprawie zawiadamiania zainteresowanych oddziałów drogowych o zmianach miejsc zatrudnienia, stosunku służbowego i rodzaju zatrudnienia, pracowników korzystających z mieszkań w domach kolejowych.

Dyrekcja stwierdziła niejednokrotnie, że poszczególne jednostki służbowe nie przestrzegają postanowień „Przepisów mieszkaniowych“ Nr A-7, § 31 i nie zawiadamiają o przeniesieniach pracowników, korzystających z mieszkań w domach kolejowych, do innych miejscowości, szczególnie do innych okręgów dyrekcyjnych, jak i też o zmianach stosunku służbowego i rodzaju zatrudnienia tych pracowników — właściwych oddziałów drogowych, które tym pracownikom przydzieliły mieszkania w domach kolejowych. Utrudnia to racjonalną gospodarkę mieszkaniami w domach kolejowych.

Wobec powyższego polecam:

1. właściwym jednostkom służbowym ściśle przestrzegać postanowień „Przepisów mieszkaniowych“ § 31 i zawiadamiać niezwłocznie odpowiednie oddziały drogowe o przeniesieniach

i o zmianach w stosunku służbowym i rodzaju zatrudnienia tych pracowników, którzy korzystają z mieszkań w domach kolejowych;

2. odziałom drogowym, w razie przeniesienia pracownika, korzystającego z mieszkania w domu kolejowym, do innego okręgu dyrekcyjnego, niezwłocznie zawiadamiać odnośne Dyrekcje (biura finansowe) o zwolnieniu przez tych pracowników mieszkań, w celu zaprzestania potrącania komornego.

Winnych nieprzestrzegania niniejszego okólnika będę pociągał do odpowiedzialności służbowej.

Nr III/1-e 65/6/37.

SPRAWY SŁUŻBY MECHANICZNEJ.

84.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 4 czerwca 1937 r. Nr 80 o postępowaniu przy sprawdzaniu i oplombowywaniu manometrów i zaworów bezpieczeństwa, oraz o stemplowaniu korków łatwotopliwych.

Dyrekcja stwierdziła, że parowozownie i warsztaty nie zwracają należytej uwagi na przypadki przekraczania ciśnienia roboczego kotłów, podtapiania korków łatwotopliwych, przekraczanie dozwolonej maksymalnej szybkości i t. p. co spowodować może poważne następstwa.

W związku z tym Dyrekcja poleca:

1) aby przy sprawdzaniu i oplombowywaniu manometrów i zaworów bezpieczeństwa, oprócz maszynisty parowozowego lub ewentualnie palacza kotła stałego, względnie osoby dozorującej przy kotle, obecny był naczelnik lub zawiadowca parowozowni, wzgl. ich zastępca, który dokonanie sprawdzenia lub oplombowania powinien stwierdzić własnoręcznym podpisem w kontrolce oględzin i rewizji części parowozowych, w dziennikach pracy dla kotłów stałych wodnych lub w osobnej książce prowadzonej dla innych manometrów;

2) w przeciągu trzech miesięcy od chwili otrzymania niniejszego okólnika wybić na wszystkich korkach łatwotopliwych, na powierzchni główki od strony ognia, numery (inwentarzowe) odnośnych kotłów i odciski tych główek z numerami uwidocznić w kontrolkach lub innych książkach;

3) po zalaniu korka, okazywać go, wraz z odpiłowanym końcem stopu, naczelnikom lub zawiadowcom parowozowni, wzgl. ich zastępcom dla sprawdzenia śladów odcisków stempla na stopie topliwym, numeru korka i ostemplowania nowozalanego stopu;

4) odcisk stempla nowego stopu należy uwidocznić w odnośnej kontrolce i stwierdzić własnoręcznym podpisem oraz datą ostemplowania;

5) plombownicę i stempel winni naczelnicy lub zawiadowcy parowozowni wzgl. ich zastępca przechowywać pod zamknięciem;

6) w razie potrzeby ponownego zalania korka wskutek podtopienia go, należy go okazać naczelnikowi lub zawiadowcy parowozowni, wzgl. ich zastępcom dla obejrzenia, sprawdzenia numeru i wszczęcia dochodzenia celem ustalenia winnych i okoliczności podtopienia;

7) odpiłowane końce starego stopu winny być od czasu do czasu stopione w obecności naczelnika lub zawiadowcy parowozowni wzgl. ich zastępców;

8) w razie zauważenia jakichkolwiek nienormalnych objawów (częste sprawdzanie manometrów, przeciążanie klap, przelewanie korków, naprawa szybkościomierzy i t. p.) — ściśle badać ich przyczyny i przeprowadzać dochodzenia służbowe, a wyniki tych dochodzeń, wraz ze swymi wnioskami, przedstawiać Dyrekcji.

Nr II. 2-a 14/38/37.

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ.

85.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 11 maja 1937 r. Nr 64 w sprawie zwiększenia nadzoru nad należytym utrzymaniem torów i rozjazdów.

Ostatnio zdarzył się przypadek wykolejenia parowozu przetokowego na rozjeździe, w obrębie jednej ze stacyj, wskutek poszerzenia toru pomiędzy zwrotnicą a krzyżownicą.

Jak ustaliło dochodzenie służbowe, poszerzenie toru było następstwem opieszałego nadzoru nad stanem tego rozjazdu ze strony

odnośnego kontrolera drogowego, zawiadowcy odcinka drogowego i torowego.

W związku z powyższym Dyrekcja poleca naczelnikom oddziałów drogowych zwiększyć nadzór nad należytym utrzymaniem torów i rozjazdów, stan których winien bezwzględnie gwarantować bezpieczeństwo ruchu pociągów.

Ponadto Dyrekcja poleca dopilnować aby podległy personel liniowy ściśle przestrzegał obowiązujących przepisów, dotyczących utrzymania torów i rozjazdów.

Jednocześnie Dyrekcja ostrzega, iż w razie ujawnienia podobnych przypadków niedbałego utrzymania torów i rozjazdów, względem winnych będą stosowane surowe kary, włącznie do usunięcia z zajmowanych stanowisk.

Nr III. 1-c 4/20/37.

86.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 26 maja 1937 r. Nr 70 w sprawie cen ewidencyjnych starych rozjazdów.

Dyrekcja podaje do wiadomości i stosowania ceny ewidencyjne starych rozjazdów, wyjmowanych z torów.

Nazwa i typ rozjazdu	Cena kompletnych rozjazdów zdatnych do ponownego ułożenia w torze zł — Rozjazdy nadające się do torów bez naprawy lub z małą naprawą (50 % wartości nowego rozjazdu) czyli:	Cena kompletnych rozjazdów zdatnych do ponownego ułożenia w torze zł — Rozjazdy, wymagające naprawy gruntowej z zamianą części zużytych lub uszkodzonych (33% wartości nowego r-du) czyli:	U W A G I
Rozjazd zwykły typu „S“ do podrozjazdnic drewn.	3.600	2.400	1) Rozjazdy tych typów, których szyny są lżejsze od 33 kg/m. należy zaszeregować do kat. wymagających większej naprawy (podstawa okólnik M. K. z dn. 7-IV.37 r. nr UN. II. 43/12). 2) Małą naprawę stanowi: wyregulowanie r-du oraz uzupełn. względnie zamiana złączek.
„ „ „ 8 . . .	3.400	2.300	
„ „ „ 6 . . .	2.800	1.800	
„ „ „ 38 . . .	2.800	1.800	
„ „ „ 39 . . .	3.200	2.100	
„ „ „ 40 . . .	3.600	2.400	
„ „ „ 41 . . .	3.200	2.100	
„ „ t. 30, 34 — 37 włącznie	—	1.800	
„ „ t. 31 — 33 włącz. i t. 10	—	1.700	
„ „ t. 26	—	1.300	
„ „ t. 27	—	1.500	
„ „ t. 28	—	1.600	
rozjazd angielski t. „S“	8.500	5.600	
też t. 8	8.100	5.400	
też t. 6	6.600	4.400	

Przy obliczaniu cen rozjazdów, tak zwykłych jako też i angielskich na podrozjazdnicach żelaznych do podanych wyżej stawek należy dodawać 35 %.

Nr. III. 3-ż/92/1/37.

87.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 8 lipca 1937 r. Nr 81 o kontroli zużycia szyn.

Celem ustalenia kolejności wymiany szyn, względnie złączek, na poszczególnych liniach kolejowych, oraz celem opracowania preliminarza tych robót, Dyrekcja poleca oddziałom drogowym przeprowadzić kontrolę zachowania się starych szyn, (pomiary profilograficzne), ułożonych w torach głownych na poszczególnych liniach Dyrekcji.

Profilograficzne pomiary zużycia szyn należy zrobić na wszystkich liniach w miejscach najlepiej charakteryzujących ogólny stan szyn i w ogóle nawierzchni żelaznej (łuki, wzniesienia), podając również dane o anormalnym zużyciu szyn (pęknięcia podłużne końców szyn, wybuksowanie i t. p.).

Kontrolowaną szynę należy zmierzyć w trzech miejscach: na początku, licząc w porządku kilometrowania, w środku oraz w końcu.

Dane dotyczące kontroli należy wpisywać do oddziałowej księgi kontroli zachowania się szyn i stwierdzić je winien swoim podpisem odpowiedni kontroler drogowy i naczelnik oddziału.

Miejsca, dokonywanych pomiarów Dyrekcja poleca ściśle scharakteryzować, podając w księdze nazwę linii, szlaku, km., toru (prawy, lewy), toku (prawy, lewy) oraz Nr kolejnego ogniwa szynowego, licząc od początku hektometra.

Dla każdej poszczególnej linii w księdze kontroli należy wyznaczyć, zależnie od warunków lokalnych, pewną ilość arkuszy kolejnych w ten sposób, aby dane, dotyczące tej linii były zgrupowane w jednym miejscu księgi.

Potrzebne do mierzenia szyn profilografy systemu Kozłowskiego i Reischa są w oddziałach drogowych w Wilnie, Grodnie, Brześciu i Baranowiczach, do których należy zwracać się o wypożyczenie.

Księgi kontrolne zachowania się szyn w torach głównych Dyrekcja poleca nadsyłać do wydziału drogowego na dzień 10 października każdego roku, (Dział nawierzchni i stacji).

Nr III. 3-ż/33/5/37.

SPRAWY SŁUŻBY ZASOBOWEJ.

88.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 29 kwietnia 1937 r. Nr 82 w sprawie wysyłki złomu.

Podczas lustracji jednego z magazynów zasobów stwierdzono niewłaściwy sposób wysyłki złomu, który, wbrew wskazówkom M. K. zawartym w piśmie Nr MZ. XIII. 451/43 z dnia 18-VII.1935 r., był kierowany przez poszczególne jednostki służbowe nie bezpośrednio do hut, lecz do odnośnych rachunkozdawców, względnie do magazynów zasobów.

W związku z tym Dyrekcja poleca stosować na przyszłość następujący sposób likwidacji złomu:

1) na dzień 1 każdego miesiąca podrachunkozdawcy przesyłają swym rachunkozdawcom wykazy posiadanego złomu z wyszczególnieniem Nr mianownictwa, wagi i miejsca zmagazynowania;

2) na podstawie powyższych danych i otrzymanych z wydziału zasobów przydziałów kontyngentu złomu, rachunkozdawcy likwidują posiadane zapasy złomu w sposób następujący:

a) zapasy złomu, posiadane przez poszczególnych podrachunkozdawców i stanowiące przesyłkę całowagonową — kierować z miejsc zmagazynowania bezpośrednio do hut;

b) likwidacja mniejszych ilości złomu, a zwłaszcza takich gatunków złomu, jak blacha, stal i t. p., które są odzyskiwane przez poszczególne jednostki służbowe w drobnych ilościach winna odbywać się co kwartał w ten sposób,

że rachunkozdawcy, na podstawie posiadanych danych o miejscach zmagazynowania złomu, organizują zbiorowy kolejny pоładunek złomu, znajdującego się na ewidencji u poszczególnych podrachunkozdawców i po skompletowaniu całowagonowej przesyłki — skierują ten wagon bezpośrednio do huty;

c) złom żeliwny należy kierować bezpośrednio do Głównego magazynu Zasobów w Łapach dla potrzeb warsztatów.

Nr V. 3-k 88/22/37.

Adres Redakcji i Administracji:
Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie, ul. Słowackiego Nr 14.
Biuro Personalne pokój Nr 108, telefon Nr 8 (przez centralę D. O. K. P.).

Warunki prenumeraty:
Prenumerata wynosi w kraju:
Kwartalnie zł 2. półrocznie zł 4. rocznie zł 8.
Cena każdego numeru gr 50.

Do nabycia w Administracji Dziennika Zarządzeń Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Cena ogłoszeń:
Od wiersza — zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Druk. Państw. w Wilnie. Nr 889. VII-37. 1000.